

UNIDROIT

INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE

NOTE

CONCERNANT LES AVANTAGES QUE LES ETATS PEUVENT S'ATTENDRE A
OBTENIR EN DEVENANT PARTIES A LA CONVENTION DU CAP RELATIVE AUX
GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR DES MATERIELS
D'EQUIPEMENT MOBILES ET AU PROTOCOLE Y RELATIF PORTANT SUR LES
QUESTIONS SPECIFIQUES AUX MATERIELS D'EQUIPEMENT AERONAUTIQUES

(préparée par le Secrétariat d'UNIDROIT, en sa qualité de Dépositaire)

NOTE

CONCERNANT LES AVANTAGES QUE LES ETATS PEUVENT S'ATTENDRE A OBTENIR EN DEVENANT PARTIES A LA CONVENTION DU CAP RELATIVE AUX GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR DES MATERIELS D'EQUIPEMENT MOBILES ET AU PROTOCOLE Y RELATIF PORTANT SUR LES QUESTIONS SPECIFIQUES AUX MATERIELS D'EQUIPEMENT AERONAUTIQUES

(préparée par le Secrétariat d'UNIDROIT, en sa qualité de Dépositaire)

I. HISTORIQUE

1. Le 4 décembre 2002, le Dr. Ludwig Weber, Directeur du Bureau juridique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a demandé au Secrétariat de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) de lui fournir les éléments à inclure dans une documentation qu'enverrai l'OACI, sous couvert d'une Lettre aux Etats, conformément aux discussions qui avaient eu lieu lors de la Neuvième réunion de la 167^{ème} session du Conseil de l'OACI tenue à Montréal le 22 novembre 2002, en vue d'aider les Etats à ratifier la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (ci-après dénommée *la Convention*) et le Protocole y relatif portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques (ci-après dénommé *le Protocole aéronautique*) ouverts à la signature au Cap le 16 novembre 2001 à la conclusion d'une Conférence diplomatique organisée sous les auspices conjoints d'UNIDROIT et de l'OACI (ci-après dénommée *la Conférence diplomatique*), et en particulier d'informer les Etats sur les avantages auxquels ils peuvent s'attendre en devenant Parties aux deux instruments.

II. AVANTAGES QUE LES ETATS PEUVENT S'ATTENDRE A OBTENIR EN DEVENANT PARTIES A LA CONVENTION ET AU PROTOCOLE AERONAUTIQUE

2. Les avantages que les Etats peuvent s'attendre à obtenir en devenant Parties à la Convention et au Protocole aéronautique sont de nature à la fois juridique et économique. Avant de s'y attarder, il est opportun tout d'abord d'examiner le problème essentiel que la Convention et le Protocole aéronautique visent à régler.

a) *Le problème essentiel traité par la Convention et le Protocole aéronautique*

3. La Convention et les divers Protocoles envisagés visent principalement à résoudre le problème de l'obtention de droits certains et opposables portant sur des matériels d'équipement mobiles de grande valeur qui, de par leur nature, n'ont pas de lieu de situation fixe et, dans le cas des biens spatiaux comme les satellites, ne sont même pas sur la Terre. Ce problème dérive pour l'essentiel des différentes approches que les systèmes juridiques ont en matière de sûretés, de contrats réservant un droit de propriété et de contrats de bail, ce qui engendre une insécurité parmi les éventuels financiers quant à l'efficacité de leurs droits. Cela a pour résultat d'entraver l'octroi de financement pour ces catégories de matériels

d'équipement mobiles de grande valeur, en particulier à l'attention des pays en développement, et d'augmenter les coûts des emprunts¹.

b) Avantages juridiques

4. A travers la création d'un nouveau régime uniforme international régissant les garanties portant sur du matériel d'équipement mobile de grande valeur, fondé sur la création d'une garantie internationale portant sur ces catégories de matériel qui doit être reconnue dans tous les Etats contractants et sur l'établissement d'un système international d'inscription électronique pour l'inscription de ces garanties, la Convention et ses Protocoles amélioreront beaucoup la prévisibilité quant à l'opposabilité des sûretés, de la garantie détenue par le vendeur conditionnel en vertu d'un contrat réservant un droit de propriété et de la garantie détenue par le bailleur en vertu d'un contrat de bail portant sur les diverses catégories de matériel d'équipement de grande valeur couvertes par ces instruments, et en premier lieu les biens aéronautiques².

c) Avantages économiques

5. La création de ce nouveau régime international qui facilite la création et l'opposabilité de ce type de droits portant sur les catégories de matériel d'équipement de grande valeur couvertes par la Convention et ses Protocoles, et en premier lieu le Protocole aéronautique, augmentera la confiance des prêteurs et des investisseurs institutionnels permettant ainsi de convertir des prêts non liquides en des valeurs liquides et d'attirer des capitaux nationaux et étrangers pour financer de tels matériels³. Il améliorera les opportunités de financement de matériel d'équipement de grande valeur garanti par un actif⁴. En raison de la meilleure prévisibilité juridique qu'il permettra, il devrait réduire les risques pour les créanciers et par conséquent les coûts de l'emprunt pour les débiteurs et faciliter l'octroi de crédit pour l'acquisition de matériel d'équipement de grande valeur, en particulier dans les pays en développement où les régimes juridiques existant pourraient ne pas suffire pour répondre au besoin de sécurité des créanciers⁵. Pour ce qui est du crédit aéronautique, il convient de relever que pour autant que le crédit est une condition typique de l'acquisition et de l'utilisation des aéronefs et des moteurs d'avion, la Convention et le Protocole aéronautique contribueront à améliorer la sécurité en aidant les compagnies aériennes dans de nombreux Etats à moderniser leurs flottes.

¹ Cf. Roy Goode, "The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment: a Driving Force for International Asset-Based Financing" in *Revue de droit uniforme* 2002, 3 et 4 (anglais seulement).

² *Idem.*

³ Cf. Roy Goode, "The preliminary draft UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment: the next stage" in *Revue de droit uniforme* 1999, 265-266 (anglais seulement).

⁴ Cf. Projet de Convention d'UNIDROIT relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles telle qu'applicable aux biens aéronautiques à travers le Protocole aéronautique: évaluation de l'impact économique, Etude préparée sous les auspices de l'INSEAD et du New York University Salomon Center par Anthony Saunders et Ingo Walter (septembre 1998), dans laquelle il est dit aux pages 5/6 que "les principes de base qui sous-tendent la possibilité d'octroyer un financement garanti par un actif sont qu'un financier ou un bailleur (a) devrait pouvoir déterminer et s'assurer que son droit de propriété sur un bien financé ou donné à bail l'emporte sur tous les autres droits éventuels concurrents portant sur ce même bien, (b) en cas d'inexécution, pourra réaliser la valeur du bien et/ou réaffecter le bien dans le but de générer des procédures ou des revenus qui devraient être appliqués pour compenser les sommes dues, et (c) ne verra pas ses droits décrits dans (a) et (b) qualifiés ou modifiés dans le contexte de la faillite ou de l'insolvabilité."

⁵ Cf. Roy Goode, "The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment: a Driving Force for International Asset-Based Financing" , *op. cit.* 14 et 15 (anglais seulement).